SENINEC

Aviatori militari români şi americani se antrenează în comun

Exerciţiul combinat întrunit de instrucţie "JCET 92F"

În perioada 02–16 aprilie 2002, la Baza Aeriană Otopeni, se desfăşoară exerciţiul combinat întrunit de instrucţie "JCET 92F", la care participă militari din forţele aeriene ale României şi Statelor Unite ale Americii.

Activitatea are ca scop antrenarea în comun, pe aeronave de luptă, utilizând terminologia şi procedurile NATO, în vederea creşterii interoperabilităţii forţelor proprii cu structurile Alianţei Nord-Atlantice.

Forţele Aeriene Speciale Americane participă la acest exerciţiu cu 40 de militari şi o aeronavă de tipul MC-130 HERCULES.

Din partea Statului Major al Forţelor Aeriene ale României participă 30 de militari, cu o aeronavă de transport de tipul C-130 HERCULES, un MiG-29 şi două IAR-330 Puma. La exerciţiu sunt angrenate, de asemenea, mijloace de transport, transmisiuni şi utilitare pentru sprijin real, personal navigant, de dirijare şi tehnic, operatori radio, ofiţeri de legătură destinaţi retranslaţiei şi dirijării aeronavelor în spaţiul aerian anume delimitat pentru această activitate.

Principalele activităţi desfăşurate în cadrul exerciţiului constau în: ❍ pregătirea în comun a echipajelor pentru zbor ❍ decolări de pe diferite aerodromuri româneşti ❍ zboruri pe traiect la joasă altitudine şi la mare altitudine ❍ zboruri pe traiect şi interceptări cu aeronave de vânătoare (MiG-29) ❍ lansări de containere ❍ lansări paraşutişti de la mare altitudine ❍ executarea procedurilor FARP (înarmare şi alimentare la punct înaintat) cu elicoptere de tipul IAR-330 H ❍ analiza zborurilor şi a celorlalte momente ale exerciţiului ❍ discuţii în legătură cu rezultatele şi învăţămintele exerciţiului.

Căpitan-comandorul Viorel Tănase, cel ce coordonează activitatea din partea Statului Major al Forţelor Aeriene ale României, ne-a relatat că activităţile se desfăşoară în condiţii normale, cu rezultate foarte bune, militarii români şi americani înţelegându-se şi colaborând fără probleme.

Vineri, 5 aprilie a.c., la sediul Ministerului Apărării Naţionale, s-a desfăşurat conferinţa de presă cu tema "Aspecte privind securitatea zborului în Forţele Aeriene ale României". La această conferinţă, susţinută de şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, general-locotenent Constantin Gheorghe, au participat numeroşi reprezentanţi ai presei scrise şi audio-vizuale.Redăm, pe scurt, în pagina 4, principalele aspecte prezentate în cadrul activităţii.

Dramă şi eroism la Câmpia Turzii

A \nvins omul, pilotul!

Căpitanul CĂTĂLIN MICLOŞ, eroul unei întâmplări extraordinare

pagina 2

Veşti bune de la aviatorii români aflaţi în misiune de luptă în Afganistan

"TOTUL ESTE ÎN REGULĂ AICI. NE FACEM DATORIA CÂT PUTEM MAI BINE!"

Luni, 8 aprilie a.c., l-am contactat telefonic pe comandorul Florin Călin, comandantul unuia dintre echipajele avionului C-130 Hercules aflat în misiune în Afganistan.

Iată, pe scurt, ce am aflat de la interlocutorul nostru:

Până la această dată, aviatorii români au executat şapte misiuni de luptă: şase de transport logistic între Karaci şi Kabul, a şaptea fiind cu caracter comunitar (s-au transportat opt tone de materiale constituind ajutor oferit de ONU celor afectaţi de cutremurul care s-a produs în nordul Afganistanului).

În total s-au executat 50 ore de zbor, în condiţii de deplină securitate. Traficul aerian şi condiţiile meteo nu pun, deocamdată, probleme importante. Totuşi, ziua temperatura aerului atinge plus 35 de grade. De aceea, aviatorii noştri decolează de pe Karaci noaptea pentru a ajunge la destinaţie dimineaţa.

Hrana şi condiţiile de cazare se situează în limite normale. Sunt cu toţii sănătoşi, apţi de zbor şi hotărâţi să-şi facă în continuare datoria aşa cum trebuie. Sigur, în zonă persistă pericole de tot felul, aşa că trebuie să-şi asigure permanent măsuri de securitate. De pildă, în afara hotelului merg numai însoţiţi de poliţişti.

"Totul este în regulă aici. Ne facem datoria cât putem mai bine!" – ne-a asigurat, în încheierea convorbirii, comandorul Călin.

VIITORUL ÎNCEPE AZI!

pagina 6

Demersuri concertate – interne şi internaţionale

pagina 3

Publicaţie editată de Statul Major al Forţelor Aeriene

Nr. 5 (38) • APRILIE – 2002

Dramă şi eroism la Câmpia Turzii

A ÎNVINS OMUL, PILOTUL!

Nimic din ceea ce se petrecuse pe aerodromul de la Câmpia Turzii până la miezul zilei de 26 martie nu anticipa în vreun fel evenimentul grav ce avea să se producă la numai câteva minute după orele 14.

Pregătirile pentru zbor, atât ale piloţilor, cât şi ale avioanelor MiG-21 LanceR, se desfăşuraseră normal, potrivit reglementărilor ce se respectă cu maximă rigurozitate în toate bazele aeriene, inclusiv cea de la Câmpia Turzii. Misiunile fuseseră bine însuşite de către personalul navigant, iar aeronavele – verificate cu minuţiozitate de către toţi specialiştii care le deservesc. Zborul putea începe fără probleme.

Şi aşa s-a şi întâmplat. Conducătorul zborului, căpitan-comandorul Adrian Andreş, a efectuat sonda meteo, cu o dublă comandă, împreună cu locotenentul Cătălin Micloş. Apoi a început activitatea de zbor. În condiţii meteorologice normale. Locotenentul a mai făcut o zonă de acrobaţie, a aterizat cu bine, apoi a decolat în prima misiune pe traiectul ordonat: Turda – Călăţele – Huedin – Floreşti – Băişoara. Pe aceeaşi rută zburau şi alte avioane, la manşa cărora se aflau locotenent-comandorul Mihai Bârsan, care ne-a relatat despre cele petrecute, locotenentul Constantin Andrei, alţi piloţi. Întâia trecere pe traiect a lui Micloş nu a avut nimic deosebit faţă de situaţia obişnuită a unor asemenea zboruri.

La ora 13.46, locotenentul Cătălin Micloş a decolat din nou, pentru a patra oară în acea zi, pentru efectuarea aceluiaşi traiect. O zonă bine cunoscută lui, ca tuturor piloţilor de acolo. O survolase de atâtea ori, chiar dacă nu în aceeaşi succesiune a localităţilor. Zborul se derula în deplină siguranţă. Trecuse de Băişoara şi luase cap compas către Călăţele. Acele ceasornicului abia trecuseră de ora 14, când Micloş a simţit şocuri de tracţiune. Turajul motorului scădea, scădea fără ca el să fi acţionat maneta de gaze. Era la 1.200 m înălţime. Viteza – 440 km/h, iar turajul indica numai 70 de procente. Sesizând anomaliile, pilotul a hotărât să întrerupă misiunea şi să raporteze, potrivit algoritmului ştiut, conducătorului de zbor. Acesta i-a ordonat să execute imediat viraj dreapta pentru a se îndrepta cât mai urgent spre aerodrom. Speranţa că va prinde pista era luată în calcul şi de conducătorul zborului, şi de pilot. Dar funcţionarea instalaţiei de forţă se înrăutăţea continuu. Oscilaţiile turajului se apropiau de 15 procente. Maneta de gaze era pe poziţia corespunzătoare regimului maximal, dar motorul îşi arăta neputinţa, murea încet-încet. Ca să păstreze viteza minimă de menţinere a avionului în aer, pilotul a împins uşor de manşă şi a trecut la zborul în coborâre, cu o viteză verticală de 5 metri pe secundă. Era clar că defecţiunea survenită va continua să afecteze parametrii de zbor. Permanent în legătură cu conducătorul de zbor, pilotul a efectuat toate manevrele necesare, dar posibilitatea ajungerii la aerodrom era tot mai îndepărtată. La încărcătura tensională pe care minutele şi secundele o creau atunci. Până la pistă mai

rămăseseră 22 de kilometri. Înălţimea era de numai 260 de metri şi viteza de 360 km/h, când orice speranţă de a prinde aterizarea a fost anulată şi s-a luat decizia de catapultare. Dar în faţa avionului se profilau tot mai aproape partea de sud şi zona industrială ale oraşului Turda, fabricile de ciment, de sticlă, uzinele chimice. Locotenentul Cătălin Micloş a raportat că va face tot posibilul să ocolească oraşul. Lupta contracronometru pentru viaţă intrase în faza finală. De o parte – existenţa lui, la numai 27 de ani, iar pe de alta, a sute de oameni care ar fi fost surprinşi de căderea bolidului. Şi explozia iminentă a combustibilului, a muniţiei de pe aeronava de luptă! A reuşit să evite oraşul, îndreptându-şi aparatul suferind spre un loc viran. Când era pe la 200 de metri înălţime, a decuplat pilotul automat, pentru a evita ca, ulterior, avionul să se îndrepte spre altă direcţie decât cea imprimată de el, şi a executat comenzile de catapultare.

Apucase să audă în căşti vocea prietenului său, locotenentul Constantin Andrei, aflat şi el în aer. Intuind situaţia prin care trecea Cătălin şi recepţionând ordinul pentru catapultare, Andrei a reluat apelul: "899, conducătorul de zbor ţi-a ordonat catapultarea!" După aceea, un timp nu s-a mai auzit nimic despre soarta lui Micloş. Pe aerodrom, nimănui nu-i venea să creadă că se putea întâmpla aşa ceva. Cu atât mai mult maistrului militar Paul Frăţean, tehnicianul aeronavei, care avea grijă de avion ca de lumina ochilor.

Era prima experienţă de acest gen pe care o trăia Micloş. Ar fi vrut să nu o aibă niciodată. I-a făcut însă faţă cu succes. Cu un calm şi o stăpânire de sine remarcabile, punându-şi propria viaţă în pericol, în penultimele secunde în care se mai putea salva a gândit şi a reuşit să evite o catastrofă de proporţii incomensurabile ce ar fi provocat mari pierderi umane şi materiale. Dar, până în ultima clipă, avionul a făcut ceea ce a vrut temerarul locotenent. Deşi orele zburate pe respectivul tip de avion, 70, de anul trecut de când a început să-l piloteze, nu-l acreditau cu o experienţă şi deprinderi formidabile.

"Dar băiatul, ne spunea cu admiraţie în glas locotenent-comandorul Bârsan, este, realmente, foarte bun, de-adevăratelea (a confirmat pe deplin! – **n.n.**). De un an, de când este în unitate, a prins o conjunctură favorabilă. A venit de la Bacău, având cursul de trecere pe MiG-21 LanceR făcut. A intrat în prima serie care a început să zboare intens, efectuând planul sută la sută. Mai întâi i-a avut ca instructori pe comandorul Oancea şi căpitan-comandorul Puiu, de la Bacău, apoi pe comandorul Mihai Trifan şi căpitan-comandorul Sorin Popa, de la Câmpia Turzii".

Martorii oculari sesizau amploarea exploziei şi a pârjolului ce izbucniseră după prăbuşirea MiG-ului 21 LanceR. Terenul din preajmă părea ca un câmp de luptă pe care zăceau, încă fumegânde, părţi din aeronava distrusă. Este greu de imaginat ce s-ar fi întâmplat şi cât de sumbre ar fi fost imaginile dacă avionul ar fi căzut în altă parte.

Între timp, pe aerodrom nerăbdarea creştea cu fiecare minut ce se scurgea. Dacă situaţia avionului le era în parte cunoscută, toţi vroiau să ştie, şi doreau din tot sufletul, ca Micloş să trăiască. Şi trăia! Le-a confirmat chiar el, în scurt timp, sunându-l, pe mobil, pe colegul său, Constantin Andrei.

Când vestea a ajuns şi la Brăila, unde locuiesc părinţii lui Cătălin, familia era curioasă să afle chiar din gura lui că nu este nimic grav. Şi a aflat, imediat.

Pentru excepţionala sa faptă, locotenentul Cătălin Micloş a fost avansat înainte de termen la gradul de căpitan, ministrul apărării naţionale, domnul Ioan Mircea Paşcu, înmânându-i personal, chiar în spital, unde se afla internat pilotul, ordinul de avansare, gest rar întâlnit în cronica de până acum a Forţelor Aeriene ale României.

După externare, proaspătul căpitan s-a dus la unitate să-şi vadă colegii, să le povestească prin ce a trecut. A revenit apoi, după câteva zile. Purta corsetul încă la gât, nu acuza dureri supărătoare, era perfect normal, lucid, ne-a încredinţat ofiţerul cu relaţiile publice, după cum credem că este şi la apariţia acestor rânduri.

Potrivit Raportului Comisiei de investigare, evenimentul s-a produs datorită defectării pompei principale de alimentare cu combustibil a motorului aeronavei.

PETRE BÂNĂ

CONVORBIRILE RADIO

Modul excepţional în care a acţionat locotenentul Micloş este foarte bine relevat de convorbirile purtate între el (indicativ 899) şi conducătorul zborului (CZ).

899 – Sadova start, control radio cu 899.

CZ – Foarte bine!

899 – Sadova start, am stagnare de turaj, viteza 440, înălţimea 1.200, zona 1.

CZ – Confirm!

CZ – Stagnare de turaj ai spus? Repetă!

899 – Afirmativ!

CZ – La ce turaj? Maneta de gaze du-o în plin!

899 – Maneta de gaze este în plin, turaj 70 procente.

CZ – Înălţimea ta?

899 – Temperatura 400.

CZ – Înălţimea?

899 – Înălţime 1.000 metri, viteza 450. O să încerc să vin spre casă.

CZ – Menţine avionul în pantă foarte uşoară de coborâre, încât să nu scadă sub 450.

899 – Confirm, 899!

CZ – Becul "Ajutaj" dacă este stins?

899 – Afirmativ!

CZ – Maneta de gaze să rămână în plin!

899 – Afirmativ!

CZ – Înălţimea ta acum?

899 – 899, 900 m, viteza este în creştere spre 500.

CZ – Păstrează înălţimea de 900 m, dacă poţi, fără să scadă. Viteza să nu scadă sub 480!

CZ – Dacă ai decalaj între ace, cât este decalajul?

899 – 15 procente.

CZ – Presiune ulei?

899 – 4!

CZ – Confirm!

899 – Înălţime 600, viteza 470, distanţa până acasă 29 km. O să încerc să aterizez pe invers.

CZ – Dacă vezi pista?

899 – Negativ! Am înălţime 600.

CZ – Dacă zbori la orizontală, la ce valoare scade viteza?

899 – 440, de acum.

899 – Turajul acum este în creştere. Are oscilaţii destul de mari, de câte 10 procente.

CZ – Poziţia conului?

899 – Conul este acum 100%. Variază între 70 şi 100%.

899 – Dacă aprobaţi să vin pe invers? Am 420 viteza şi 600 înălţime.

CZ – Aprob aterizarea pe invers!

CZ – Dacă poţi, să menţii înălţimea! Trenul să nu-l scoţi. Numai pe direcţie!

899 – Confirm! Am 400 la oră acum, cu 500 înălţime.

CZ – Ce distanţă ai până la pistă?

899 – 23!

899 – 23 până la pistă.

CZ – Dacă eşti orientat şi vezi pista?

899 – Afirmativ! Sunt orientat, pista încă nu este la vedere.

899 – 380 viteza...

CZ – Ce viteză de coborâre ai?

899 – 5 m/s.

CZ – Repetă!

899 – 5 m/s.

899 – 380 la oră cu 400 de metri.

CZ – Ce turaj ai?

899 – Turajul este 60 acum..., 70... Este în creştere.

899 – Deasupra oraşului aproape...

CZ – Deasupra oraşului Turda?

899 – O să încerc să-l ocolesc.

899 – Am 200 de metri şi 360 la oră.

CZ – Pregăteşte-te de catapultare!

899 – 340 la oră.

CZ – Încearcă să eviţi oraşul şi să te pregăteşti de catapultare! Maneta de gaze să fie în plin!

CZ – Ce viteză ai?

CZ – 899, control cu startul!

CZ – 899, control cu startul!

CZ – 899, catapultează, dacă mă auzi!

149 – 899, sunt 149 (intervenţia locotenentului Constantin Andrei). Startul ţi-a ordonat să catapultezi!

Au mai rămas şapte luni până la summit-ul NATO de la Praga

Demersuri concertate – interne şi internaţionale

❑ Reuniunea de la Bucureşti a membrilor "Grupului de la Vilnius" ❑ O nouă iniţiativă de cooperare pro-aderare: "2 + 2" (Grecia – Turcia + România – Bulgaria) ❑ Calendar concret de acţiune zilnică şi săptămânală la nivel parlamentar şi guvernamental

✦ **"PRIMĂVARA NOILOR ALIAŢI".** După cum se ştie, timp de două zile – 25 şi 26 martie 2002 –, la Bucureşti s-a desfăşurat reuniunea celor 10 membri ai "Grupului de la Vilnius" (creat în anul 2000), sub denumirea de **"Primăvara noilor aliaţi",** al cărei scop fundamental a fost intensificarea demersurilor concertate ale candidaţilor la aderare pentru "valul al doilea", de la Praga, şi sprijinirea reciprocă în înfăptuirea obiectivelor impuse de apartenenţa la NATO. La întrunire au participat şefii de guvern din Estonia, Letonia, Lituania, Slovenia, Slovacia, România, Bulgaria, Albania, Macedonia şi Croaţia, precum şi patru invitaţi de onoare: preşedintele Poloniei, Aleksander Kwasniewski; premierii Turciei şi Republicii Cehe, Bulent Ecevit şi, respectiv, Milos Zeman; ministrul de externe al Ungariei, Ianos Martonyi. De asemenea, au fost prezenţi adjunctul secretarului de stat american, Richard Armitage, oficiali ai Alianţei Nord-Atlantice de la Bruxelles, reprezentanţi ai tuturor ţărilor membre ale NATO.

Nivelul foarte înalt de participare la "Primăvara noilor aliaţi" a conferit greutate şi prestigiu reuniunii de la Bucureşti, care s-a constituit într-o convingătoare pledoarie în favoarea lărgirii Alianţei, a întăririi flancului sudic al acesteia, ceea ce va aduce un plus de securitate într-o vastă regiune europeană care se întinde de la Marea Baltică până la Marea Neagră şi în cadrul căreia se regăseşte şi Peninsula Balcanică, nu o dată "butoiul cu pulbere" al continentului. A fost un bun prilej pentru liderii celor zece state candidate la aderare de a reafirma un adevăr pe care diplomaţia românească îl susţine de mai multă vreme: noile ameninţări la adresa securităţii globale, apărute după 11 septembrie 2001, impun cu necesitate consolidarea dimensiunii sudice a NATO, prin alăturarea României şi Bulgariei, dar şi a altor state din zonă, la cei doi poli deja existenţi ai flancului – Grecia şi Turcia.

În acest context, premierul român, Adrian Năstase, a făcut o amplă trecere în revistă a rezultatelor înregistrate de ţara noastră la principalele criterii de aderare la NATO. "Am modernizat armata, am consolidat democraţia, am întărit legislaţia – a afirmat primul-ministru al României. Forţa armată a fost restructurată, am dublat cheltuielile militare pe soldat, iar în următorii cinci ani România va atribui bugetului militar 2–2,5 procente din PIB... Am dezvoltat infrastructura aeroporturilor şi vom susţine în continuare creşterea economică înregistrată în ultimii doi ani. România a făcut şi face eforturi stăruitoare pentru a îndeplini exigenţele aderării la toate capitolele impuse de Alianţă, demonstrând că este realmente capabilă să-şi asume responsabilitatea de a deveni membru cu drepturi depline al NATO". În acest sens, premierul Adrian Năstase a adus argumentul că România a participat, în ultimii zece ani, cu peste 7.000 de militari la misiunile internaţionale de menţinere a păcii pe întreg globul, inclusiv în Kosovo şi Afganistan. "Indiferent de formatul de extindere ce va fi adoptat la summit-ul de la Praga – a conchis premierul român –, ţara noastră va continua progresele pentru a-şi atinge obiectivele, va continua colaborarea şi solidaritatea cu NATO".

✦ **EFICIENŢA UNEI NOI FORMULE DE CONLUCRARE: "2+2".** Iniţiată la forumul pentru securitate de la München, din februarie a.c., noua formulă de conlucrare în favoarea întăririi securităţii pe continent, "2+2" (respectiv, Grecia – Turcia + România – Bulgaria) şi-a dovedit deja eficienţa şi posibilităţile largi de manifestare în plan practic. Dezvoltând această structură, zilele trecute, la sud de Atena, în staţiunea balneară Vuliagmeni, miniştrii de externe din Grecia, Turcia, România şi Bulgaria au dat contur unui amplu "plan de acţiune" în sprijinul Bucureştiului şi Sofiei în intenţia de a accede în Alianţa Nord-Atlantică. Iniţiativa de la Vuliagmeni succede demersurilor diplomatice din 13 februarie, de la Istanbul, când miniştrii de externe Ismail Cem (Turcia) şi Georgios Papanderau (Grecia) au cerut cu insistenţă forului de la Bruxelles ca Bulgaria şi România să fie incluse în cel de-al doilea val al extinderii, evidenţiind necesitatea întăririi pe această cale a flancului de sud-est al Alianţei – o zonă extrem de sensibilă şi în continuă transformare.

Asemenea întâlniri de lucru vor avea loc şi la Bucureşti şi Sofia, iar formula "2+2" s-ar putea extinde, cuprinzând Franţa, Italia, Spania şi Portugalia. Iar Grecia şi Turcia sunt decise să continue "lobby"-ul internaţional în favoarea României şi Bulgariei, cărora le recunosc "o importanţă deosebită pentru stabilitatea regiunii". "Turcia şi Grecia – a declarat Ismail Cem – nu susţin aderarea României şi Bulgariei doar pentru că suntem vecini, ci deoarece candidatura lor priveşte inclusiv securitatea Turciei şi a Greciei şi joacă un rol deosebit în securitatea Europei".

✦ **ROMÂNIA ESTE ÎN GRAFIC.** Concomitent cu demersurile pe plan internaţional privind aderarea la NATO, pe plan intern România desfăşoară activităţi intense şi multilaterale în vederea summit-ului de la Praga. Guvernul de la Bucureşti a pregătit şi a pus deja în aplicare, de la 1 aprilie curent, un grafic minuţios de acţiune pentru aderarea la Alianţă. "Avem un calendar de acţiuni de şase-şapte capitole, pe care îl vom derula sub formă de grafice de acţiune zilnică şi săptămânală, cu două ţinte de interes sub aspectul timpului: mai şi octombrie" – a precizat premierul Adrian Năstase.

Primul-ministru a apreciat, totodată, că este foarte important să fie relansat dialogul cu celelalte partide parlamentare, fiind loc pentru toate iniţiativele constructive, valoroase. Trebuie avut în vedere – atenţionează premierul – că decizia privind aderarea României la NATO – exclusiv politică! – ar putea fi influenţată de evoluţiile internaţionale, printre care se numără şi viitoarele alegeri din unele ţări membre ale Alianţei. Tocmai de aceea România trebuie să adopte măsurile necesare, încât să nu dea pretexte celor care, eventual, nu doresc ca ţara noastră să facă parte din NATO. "În acest moment – susţine Adrian Năstase –, contextul internaţional este mai favorabil ca oricând lărgirii Alianţei cu şapte ţări candidate, care să includă şi România".

Să sperăm că aşa va fi şi că, la summit-ul de la Praga, din noiembrie a.c., România va fi invitată să adere la Alianţa Nord-Atlantică, năzuinţa a mai bine de 90 la sută dintre români.

Pagină realizată de
NICOLAE RADU

MONDO MILITARE

■ **RACHETE "X–101".** Agenţia rusă de ştiri **ITAR-TASS** informează că Moscova va demara, încă din acest an, producţia de rachete aer-sol de înaltă precizie, precum şi lucrările în vederea realizării rachetei de croazieră "X-101", cu încărcătură convenţională, în scopul înzestrării Forţelor Aeriene Militare cu arme aşa-zise inteligente. Racheta "X-101" este o versiune modificată a mai vechii "X-55", rachetă de croazieră lansată de pe avion şi care dispune de un sistem automat de ghidare cu viteză subsonică, având o rază de acţiune de 2.500–3.000 de kilometri.

■ **AVIOANE DE RECUNOAŞTERE ÎN KENYA.** Potrivit agenţiei **FRANCE PRESSE,** două avioane militare de recunoaştere britanice de tipul "Canberra" au sosit, zilele trecute, la Mombasa (Kenya), "cu scopul de a ajuta supravegherea coastei Africii de Est". Cele două aparate şi un contingent de 120 de soldaţi au fost precedate, la faţa locului, de o echipă de recunoaştere germană, care are aceeaşi misiune. Trei avioane de recunoaştere germane patrulează zilnic deasupra Somaliei, pentru a supraveghea eventuale activităţi care ar putea avea legături cu terorismul internaţional.

■ **TEST N.M.D.** După cum informează purtătorul de cuvânt al Pentagonului, citat de agenţia de ştiri **WASHINGTON POST,** în ziua de 15 martie 2002, a fost executat un nou test în cadrul programului american anti-rachetă (N.M.D.). Testul a fost efectuat cu "deplin succes".

■ **INTENŢIE.** Din Washington, agenţia **U.P.I.** relatează că Statele Unite ale Americii şi-au făcut cunoscută intenţia de a stabili baze militare aeriene în zona Asiei centrale. Astfel, se are în vedere instalarea unei baze aeriene pe aeroportul **Khanabad,** din Uzbekistan, care să rămână în serviciu 25 de ani, partea americană alocând suma de 500 de milioane de dolari pentru întreţinerea aeroportului. De asemenea, se vor înfiinţa baze aeriene americane în zona aeroportului **Manas,** din Kirghizstan, şi pe un aeroport, încă neprecizat, din Tadjikistan.

■ **PRECIZARE.** Administraţia de la Washington a precizat că nu îşi va retrage trupele din Arabia Saudită, dezmiţind astfel informaţiile apărute în cotidianul **THE GUARDIAN,** potrivit cărora Pentagonul a început să ia măsuri pentru transferarea Cartierului General al forţelor americane din Golf, în Qatar.

■ **"TOPOL-M".** Agenţia **ITAR-TASS** relatează că Federaţia Rusă va dezvolta noua sa rachetă balistică cu focos unic, denumită convenţional "Topol-M", echivalentul rachetei americane "Minuteman-3". În conformitate cu prevederile Tratatului de dezarmare strategică "START-2", racheta "Topol-M" va trebui să înlocuiască rachetele "SS-18" (cu focoase multiple). De asemenea, Moscova ar putea decide, ca răspuns la iniţiativa S.U.A. de a renunţa, unilateral, la "Tratatul de limitare a sistemelor de apărare antirachetă", dotarea rachetelor "Topol-M" cu focoase multiple şi dezvoltarea propriului său program antirachetă (MD).

■ **AVANSĂRI ŞI NUMIRI ÎN FUNCŢIE.** Secretarul american al apărării, Donald Rumsfeld, a anunţat noi avansări în grad şi promovări în funcţii în Forţele Armate ale S.U.A. Printre cei nominalizaţi se numără şi generalul-maior Thomas B. Goslin, care a fost avansat la gradul de general-locotenent şi numit în funcţia de locţiitor al comandantului Comandamentului Spaţial al Forţelor Aeriene Militare.

Prin decret prezidenţial, generalul-maior Magdi Chaarawoui a fost înaintat la gradul de general-locotenent şi numit în funcţia de comandant al Forţelor Aeriene Militare ale Egiptului.

■ **ACORD BULGARO-RUS.** Din Sofia, agenţia **B.T.A.** transmite că ministrul bulgar al apărării, Nikolai Svinarov, şi directorul companiei ruse constructoare de aeronave, "R.S.K. – MIG", Nikolai Nikitin, au semnat acordul pentru repararea şi recondiţionarea a 20 de avioane de luptă de tipul "MIG-29" din dotarea Forţelor Aeriene Militare ale Bulgariei. Prima etapă de derulare a contractului va dura trei ani şi o mare parte a lucrărilor vor fi executate la Uzina de Reparaţii Militare "Ghiorghi Benkovski", din Plovdiv. Exportul Bulgariei în domeniul producţiei speciale a fost de 200 de milioane de dolari în ultimele şase luni ale anului 2001, sumă ce depăşeşte cu mult exportul pe anul 2000. Principalele pieţe de desfacere sunt India şi Cehia, iar în prezent se duc tratative pentru câştigarea de noi pieţe în America de Sud şi Asia. În Complexul Militar Industrial din Bulgaria – precizează **B.T.A.** – îşi desfăşoară activitatea 2.500 de persoane în 24 de întreprinderi cu capital privat şi 6 aflate în proprietatea statului.

■ **MODERNIZARE.** Comandantul-şef al Forţelor Aeriene Militare ale Federaţiei Ruse, generalul-colonel Vladimir Mihailov, a declarat agenţiei **ITAR-TASS** că Rusia îşi va menţine potenţialul aviaţiei strategice şi, mai mult decât atât, va moderniza bombardierele strategice "TU-160", încât să dispună de capacitatea de a transporta noi tipuri de rachete cu ogive nucleare şi convenţionale. În prezent, Rusia dispune de 15 bombardiere de tipul "TU-160".

"TU-160"

CONFERINŢĂ DE PRESĂ ORGANIZATĂ DE STATUL MAJOR AL FORŢELOR AERIENE

SECURITATEA ZBORULUI – PROBLEMĂ CRUCIALĂ A FORŢELOR AERIENE

Vineri, 5 aprilie a.c., la sediul Ministerului Apărării Naţionale, s-a desfăşurat conferinţa de presă cu tema "Aspecte privind securitatea zborului în Forţele Aeriene ale României". La această conferinţă, susţinută de şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, general-locotenent Constantin Gheorghe, au participat numeroşi reprezentanţi ai presei scrise şi audio-vizuale.Redăm, pe scurt, principalele aspecte prezentate în cadrul activităţii.

MODERNIZAREA AVIOANELOR MiG-21

Preocuparea privind modernizarea avioanelor MiG-21 aflate în dotarea Forţelor Aeriene ale României a apărut încă din anul 1990. După acumularea informaţiilor necesare (firme interesate, conţinutul operaţiunilor de modernizare etc.), în iunie 1992 Statul Major al Forţelor Aeriene a prezentat opţiunea sa privind cerinţele tehnico-operaţionale pentru modernizarea avioanelor MiG-21. Instituţiile specializate din armată au lansat cereri de ofertă respectând solicitările Statului Major al Forţelor Aeriene. S-au primit oferte din Federaţia Rusă, Pakistan, China, din partea firmelor IAI – Israel, Elbit – Israel, GEC Marconi – Anglia, SABCA – Belgia.

Firma Mikoian şi-a dat iniţial acordul de a participa la modernizarea avionului, dar, ulterior, a renunţat.

Contractul de modernizare a avioanelor MiG-21 a fost semnat în octombrie 1993, în derularea operaţiunii fiind implicaţi reprezentanţi din cadrul:

– Departamentului pentru Armamente (Directoratul de Programe) – titularul şi coordonatorul programului;

– Statului Major al Forţelor Aeriene (ingineri şi piloţi – consultanţi de specialitate) – beneficiar;

– S.C. Aerostar S.A. – contractor principal;

– Elbit Sistems Ltd. – integrator.

Baza desfăşurării programului

❖ Aprobarea ministrului apărării naţionale pe propunerea Biroului Consiliului de Înzestrare;

❖ Cerinţele tehnico-operaţionale elaborate de Statul Major al Forţelor Aeriene privind modernizarea avioanelor MiG-21;

❖ Specificaţia tehnică a aeronavei MiG-21 LanceR;

❖ Procesele Verbale ale Consiliului de Înzestrare;

❖ Aprobarea ministrului apărării naţionale pe raportul comun al secretarului de stat şi şef al Statului Major General şi al secretarului de stat şi şef al Departamentului Înzestrării Armatei;

❖ Hotărârea Consiliului Suprem de Apărare a Ţării privind Programul de modernizare a avionului MiG-21.

Obiectivele programului

Modernizarea aeronavelor MiG-21, prin dezvoltarea şi integrarea pe această platformă a unui sistem modern, avansat, de avionică, navigaţie şi management al armamentului care să confere următoarele performanţe şi capabilităţi în vederea executării cu maximă eficienţă a misiunilor aer-aer şi aer-sol:

❖ creşterea performanţelor de navigaţie, ziua şi noaptea, în orice condiţii meteo;

❖ creşterea semnificativă a randamentului pilotului în misiune;

❖ diversificarea armamentului dirijat prin integrarea a noi rachete Est şi Vest, precum şi a muniţiei inteligente;

❖ creşterea preciziei de lovire a ţintelor aeriene şi terestre, ziua şi noaptea, în orice condiţii meteo;

❖ creşterea gradului de supravieţuire în câmpul tactic ostil;

❖ prevenirea tirurilor fratricide;

❖ cercetarea câmpului tactic în spectrul vizibil şi invizibil, ziua şi noaptea.

Totodată, s-a urmărit:

❖ implementarea unui sistem modern de suport logistic integrat;

❖ reducerea semnificativă a timpilor de pregătire a misiunilor de zbor;

❖ îmbunătăţirea pregătirii personalului navigant.

Prin contract s-a stabilit modernizarea a 110 avioane: 96 simplă comandă (71 în variantă aer-sol, 25 în variantă aer-aer) şi 14 avioane dublă comandă.

Până în prezent, au fost livrate beneficiarului 99 de avioane, echipamente de sol, containere specializate (iluminare laser, contramăsuri electronice şi foto), un trenajor de avionică (simulator).

De la intrarea în serviciu a avioanelor MiG-21 LanceR, în anul 1997, şi până în prezent, au fost executate peste 13.000 ore de zbor, astfel:

[redacted]

Stadiul pregătirii personalului navigant

Avionul este exploatat pe 4 baze aeriene, de către 128 piloţi, majoritatea pregătiţi să execute misiuni de întrebuinţare în luptă.

Procesul de instruire în zbor este orientat către utilizarea tuturor posibilităţilor oferite de avion. Introducerea unui nou sistem de avionică şi de armament a impus modificarea unor standarde de zbor şi ale unor cerinţe de pregătire, care au însemnat, în ultimă instanţă, modificarea filozofiei

zborului, aşa cum fusese înţeleasă în perioada exploatării avionului MiG-21 nemodernizat.

PROBABIL, O PASĂREE

■ CONCLUZIILE PRIVIND CATASTROFA DE AVIAŢIE PRODUSĂ LA 21.02.2002

Evenimentul s-a produs pe timpul zborului de antrenament.

În urma accidentului, comisia a cercetat parametrii înregistraţi de "cutia neagră", componentele de aeronavă rezultate la distrugere şi declaraţiile martorilor care au văzut evoluţia avionului în momentul prăbuşirii.

După ce, ca urmare a indiciilor de care s-a dispus în prima fază a cercetării, au fost eliminate alte cauze posibile, s-au examinat trei ipostaze:

– eroare de pilotaj;

– defecţiune tehnică;

– înrăutăţirea bruscă a stării de sănătate a pilotului.

Expertiza tehnică a resturilor aeronavei şi a[redacted]

În urma analizei complexe a informaţiilor, comisia a stabilit că accidentul s-a datorat unei comenzi efectuate de pilot nefiresc de brusc, probabil pentru evitarea unei păsări.

Argumentele pe care se bazează această concluzie sunt:

– aeronava a trecut de la zborul normal la o evoluţie critică, cu rotirea simultană în jurul celor trei axe, în timp de 1,2 secunde. Timpul foarte scurt indică faptul că această comandă este nefirească, ilogică, imposibil de interpretat ca act volitiv;

– conform parametrilor redaţi de înregistratorul de zbor, de la acest moment şi până la impact, pilotul nu a mai acţionat în nici un fel comenzile aeronavei;

– carlinga pilotului a fost deteriorată în partea dreaptă, iar pilotul a fost lovit la cap în zona acestei deteriorări.

PILOTUL A ACŢIONAT EXEMPLAR

■ CONCLUZII PRIVIND EVENIMENTUL GRAV DE ZBOR PETRECUT LA 26.03.2002

Împrejurări: Pilotul, locotenent Micloş Cătălin, executa zbor de antrenament în zona aerodromului Câmpia Turzii, la 26.03.2002.

După 16 minute de la decolare, a raportat că motorul nu funcţionează normal şi, sub îndrumarea conducătorului de zbor, a acţionat potrivit prevederilor manualului de zbor pentru o asemenea situaţie. Teoretic, existau două soluţii: aterizarea în procedură de urgenţă pe aerodrom sau catapultarea. Potrivit analizei situaţiei, în prima fază a dezvoltării evenimentului, s-a încercat prima soluţie – aterizarea în procedură de urgenţă pe aerodrom. Această variantă a fost însă abandonată şi s-a luat decizia de catapultare într-o zonă nepopulată, după evitarea localităţii Turda.

Cauza accidentului a constituit-o defectarea sistemului de alimentare cu combustibil a motorului.

Pentru modul exemplar în care au acţionat pe timpul dezvoltării acestui eveniment, locotenentul Micloş Cătălin a fost avansat la gradul de căpitan, iar conducătorul de zbor, căpitan-comandorul Adrian Andreş, a fost premiat.

MĂSURI IMPORTANTE

Măsurile stabilite pentru diminuarea probabilităţii de apariţie a evenimentelor de aviaţie:

1. reanalizarea conceptului de pregătire a piloţilor în sensul specializării unor baze aeriene pentru antrenarea personalului navigant pe diferite niveluri de pregătire;

2. verificarea stării tehnice a avioanelor MiG-21 LanceR şi a tuturor parametrilor de funcţionare a motorului şi instalaţiilor după un program complex;

3. iniţierea şi dezvoltarea unui program de anduranţă, cu trei aeronave de tip MiG-21 LanceR, până la epuizarea resursei totale a acestora, în scopul determinării resurselor fizice reale ale diferitelor piese şi subansamble, estimării ratei şi caracterului defecţiunilor posibile şi, pe această bază, elaborării unei strategii de mentenanţă adecvate;

4. analiza, în comun cu întreprinderile producătoare/reparatoare de tehnică specifică aviaţiei militare, a calităţii execuţiei şi a eficienţei procedurilor de recepţie la sol şi în zbor a aeronavelor, precum şi a receptivităţii acestora în remedierea constatărilor;

5. înfiinţarea, la Statul Major General, a unei structuri specializate în monitorizarea şi evaluarea siguranţei zborului, căreia să i se subordoneze sub aspect profesional toate structurile similare din Forţele Aeriene;

6. introducerea standardelor NATO privind calitatea, modul de depozitare, manipulare şi transport ale combustibililor, lubrifianţilor şi lichidelor speciale.

Dicţionar NATO

F-104 STARFIGHTER

1. Tipul: avion de vânătoare.
2. Primul zbor: 28 februarie 1954.
3. Producţia: LOCKHEED (SUA)

◆ **F-104 A:** a efectuat primul zbor la 17 februarie 1956. Livrările către forţele aeriene americane au început la 26 ianuarie 1958.

◆ **NF-104 A:** avion destinat zborurilor de antrenament la mare înălţime (până la 40.000 m). A efectuat primul zbor în iulie 1963.

◆ **F-104 B:** avion de antrenament şi luptă, în dublă comandă. A efectuat primul zbor la 7 februarie 1957.

◆ **F-104 C:** avion de vânătoare–bombardament. Livrările au început la 16 octombrie 1958.

◆ **F-104 D:** avion în dublă comandă, prima versiune având posibilitatea alimentării în aer.

◆ **F-104 DJ:** avion în dublă comandă aflat în dotarea forţelor aeriene japoneze.

◆ **F-104 F:** avion similar variantei F-104 D, livrat forţelor aeriene germane, începând din vara anului 1960.

◆ **F-104 G:** avion produs, sub licenţă, în Europa. Au fost produse 947 de exemplare.

◆ **RF-104 G:** avion de recunoaştere.

◆ **TF-104 G:** avion de antrenament, în dublă comandă. Au fost construite 104 exemplare. A efectuat primul zbor în octombrie 1962.

◆ **F-104 J:** au fost construite, sub licenţă, 177 de exemplare în Japonia (Mitsubishi).

◆ **F-104 N:** au fost construite trei exemplare destinate zborurilor de antrenament ale astronauţilor de la N.A.S.A..

◆ **CF-104:** au fost construite 200 de exemplare, sub licenţă, de către firma Canadair. A efectuat primul zbor la 26 mai 1961.

◆ **CF-104 D:** avion în dublă comandă. Au fost construite 38 de exemplare de către Canadair.

4. Clienţi din NATO: SUA, Germania, Canada, Olanda, Belgia, Italia, Norvegia.

Caracteristici tehnico-tactice:

Anvergura……6,68 m;
Lungimea……16,69 m;
Înălţimea……4,11 m;
Greutatea……6.387 kg;
Viteza maximă……2,2 Mach;
Raza de acţiune……3.510 km.

F-117 STEALTH FIGHTER

1. Tipul: avion de vânătoare-bombardament.
2. Primul zbor: primăvara anului 1978.
3. Producţia: LOCKHEED (SUA)

◆ **F-117 A Nighthawk:** anunţul oficial asupra existenţei acestui tip de aeronavă a fost făcut abia în noiembrie 1988. Până atunci, timp de mai bine de 10 ani, toate zborurile acestor aeronave s-au desfăşurat în timpul nopţii. Au fost produse 59 de exemplare, fiind livrate între 1982 şi 1990.

◆ **Variante ulterioare:** F-117 A+, F-117 B, A/F-117 X.

4. **Clienţi din NATO:** SUA.

Caracteristici tehnico-tactice:

Anvergura……13,20 m;
Lungimea……20,08 m;
Înălţimea……3,78 m;
Greutatea……13.381 kg;
Viteza maximă……1 Mach;
Raza de acţiune……1.056 km;
Motoarele……2 x 48 kN.

F/A-18 HORNET

1. Tipul: avion de vânătoare.
2. Primul zbor: 18 noiembrie 1978.
3. Producţia: BOEING (SUA)

◆ **F/A –18 A:** au fost construite 371 de exemplare. Livrările către marina americană au început în mai 1980.

◆ **F/A –18 B:** avion în dublă comandă. Au fost construite 39 de exemplare. Livrările au început în ianuarie 1983.

◆ **F/A –18 C**: a efectuat primul zbor la 3 septembrie 1987.

◆ **F/A –18 D:** avion în dublă comandă, destinat antrenamentului.

◆ **F/A –18 C/D Night Attack:** a efectuat primul zbor la 6 mai 1988. Livrările au început la 14 noiembrie 1989.

◆ **F/A –18 D(RC):** avion de recunoaştere. A efectuat primul zbor în anul 1984.

◆ **F/A –18 E/F SuperHornet:** este rezultatul unui program de modernizare început în 1992. A efectuat primul zbor la 4 martie 1996. Livrările au început la 17 noiembrie 1999.

◆ **CF/A –18 A/B:** avion aflat în înzestrarea forţelor aeriene canadiene. Livrările au început la 25 octombrie 1982.

◆ **EF/A –18 A/B:** au fost construite 72 de exemplare. Livrările către forţele aeriene spaniole au început la 10 iulie 1986.

◆ **AF/A –18 A:** avion produs, începând din 1985, de Aerospace Technologies of Australia. A efectuat primul zbor la 3 iunie 1985.

4. Clienţi din NATO: SUA, Canada, Spania, Suedia, Finlanda.

Caracteristici tehnico-tactice (F/A –18 C):

Anvergura……11,43 m;
Lungimea……17,07 m;
Înălţimea……4,66 m;
Greutatea……10.810 kg;
Viteza maximă……1,8 Mach;
Raza de acţiune……3.400 km;
Motoarele……2 x 71,2 kN.

Următoarea pagină a Dicţionarului NATO va fi dedicată aeronavelor:

❒ Hawk
❒ Harrier
❒ Jaguar

Pagină realizată de locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU

Pentru tinerele cadre militare ale Forţelor Aeriene

VIITORUL ÎNCEPE AZI!

Motto: "Viitorul unui om, ca şi al unei lumi, se construieşte, nu se visează."

Reforma forţelor armate continuă. Este un proces dinamic, în care etapele se succed uneori cu o viteză uluitoare, dovedind profesionismul celor angrenaţi în gestionarea sa. Lucrurile merg din ce în ce mai bine, rezultatele eforturilor conjugate se transformă în certitudini, conturând pe zi ce trece, în linii tot mai optimiste, viitorul. Pentru că singura imagine obiectivă a viitorului este cea generată de oamenii prezentului, iar de cele mai multe ori asociem această imagine tinerilor, am căutat să distingem frânturi din vremurile care vor veni în privirile, gândurile şi, mai ales, în faptele acestora.

Specialiştii viitorului

Sergentul-major IULIAN BORCEA face parte din promoţia 1999 a Şcolii de Aplicaţie pentru Transmisiuni, Informatică şi Război

Electronic, din Sibiu. L-am rugat să ne spună în ce măsură l-au ajutat cursurile pe care le-a parcurs în şcoală în activitatea pe care a desfăşurat-o până acum în unitate. Iată ce ne-a răspuns:

"Pe lângă orele de pregătire militară, în primul an de şcoală am urmat o serie de alte cursuri interesante, care aveau să mă ajute chiar mai mult decât aş fi crezut în activitatea de administrator pe care o desfăşor în prezent. Astfel, cunoştinţele de management, economie şi administraţie îmi oferă posibilitatea de a gestiona eficient bunurile materiale ale companiei, iar cele de psihologie a grupurilor mici şi de drept constituţional mă ajută în activitatea de pregătire şi instruire a militarilor în termen. De asemenea, tot în şcoală am studiat tehnica militară de transmisiuni existentă pe teritoriu, precum şi câteva apariţii de ultimă generaţie în acest domeniu. Cel mai important lucru este, însă, acela că şcoala militară mi-a sporit încrederea în forţele proprii şi m-a învăţat să nu cedez în faţa greutăţilor, să lupt întotdeauna pentru a obţine ceea ce îmi doresc şi, nu în ultimul rând, să preţuiesc aşa cum se cuvine ceea ce-am dobândit".

Pe **maistrul militar ALEXANDRU MAICAN**, reprezentant al promoţiei 2001 – "Constantin Prezan" a Şcolii de Aplicaţie pentru Transmisiuni, Informatică şi Război Electronic, l-am rugat să ne vorbească despre modul în care a reuşit să se adapteze, de la sosirea sa în unitate până în prezent.

"Specificul muncii noastre – ne-a răspuns el – *face ca această etapă să se consume de la sine, fără a necesita nici măcar cel mai mic efort. Vii în unitate, iei contact cu tehnica, te străduieşti să pui în practică cunoştinţele pe care le-ai acumulat în şcoală şi, din când în când, constaţi că ceva ţi-a scăpat. Probabil că, la momentul respectiv, ţi s-a părut a fi un amănunt total lipsit de importanţă. Iată însă că acum, când eşti faţă în faţă cu tehnica, realizezi faptul că până şi cel mai mic amănunt capătă o importanţă covârşitoare. Transpiri încercând să-ţi aduci aminte ce ţi-a spus profesorul la cursuri în legătură subiectul care te pune în dificultate sau să intuieşti ce ar trebui să faci mai departe pentru a duce algoritmul la bun sfârşit, astfel încât tehnica să funcţioneze normal. Decizia e grea, iar responsabilitatea hotărârii tale –*

imensă. Nu poţi să rişti. Ridici ochii întrebător… şi eşti salvat: colegul tău este permanent lângă tine, gata oricând să-ţi împărtăşească răbdător din experienţa sutelor, poate a miilor de ore petrecute în faţa tehnicii ale cărei secrete ţie îţi par a nu se mai sfârşi niciodată. Ce uşurare! El are un răspuns pentru fiecare întrebare care te frământă. Pentru el nu mai există secrete! De ce? Pentru că şi el a avut parte, la rândul său, de un coleg cu experienţă".

Despre preocupările personale pe linia pregătirii profesionale ne-a vorbit camaradul său de promoţie, **maistrul militar OVIDIU VIOREL NECULA**:

"În momentul de faţă, preocupările mele converg către trei domenii principale: perfecţionarea deprinderilor

necesare lucrului cu tehnica pe care am fost încadrat, însuşirea cunoştinţelor legate de funcţionarea şi exploatarea tehnicii de transmisiuni numerice şi, nu în ultimul rând, perfecţionarea cunoştinţelor de limba engleză. Primul domeniu se referă la activitatea de zi cu zi, iar motivul pentru care îi acord cea mai mare importanţă derivă din convingerea mea că maistrul militar trebuie să fie, înainte de toate, un bun specialist. De asemenea, consider că transmisiunile numerice şi limba engleză reprezintă, în profesia mea, principalele coordonate ale viitorului. Îmi place să cred că, în măsura în care voi reuşi să stăpânesc şi aceste domenii cel puţin la fel de bine ca pe cel dintâi, trecerea pe orice alt tip de tehnică de transmisiuni care va intra, în viitorul apropiat, în înzestrarea armatei române va necesita din partea mea alocarea, într-un timp cât se poate de scurt, a unui efort minim de familiarizare. Singura mea nelămurire legată de pregătirea profesională se referă la obligativitatea urmării cursului de comandanţi de plutoane. Poate greşesc, însă consider că domeniul de activitate al maiştrilor militari este cel al depanării şi exploatării tehnicii, iar cursurile de carieră ar trebui să concure la perfecţionarea deprinderilor necesare acestui gen de activităţi, având cu totul alt specific decât cele de comandă".

Comandanţii de mâine

Sublocotenentul MARIUS – ALIN DULEA este licenţiat al Academiei Trupelor de Uscat, făcând parte din promoţia 1999. Acesta ne-a vorbit despre activităţile pe care le desfăşoară, în momentul de faţă, în calitatea sa de comandant de pluton:

"În prezent mă aflu la comanda unui pluton de militari angajaţi pe bază de contract, conducând pregătirea militară generală şi de specialitate a acestora. În intervalul imediat următor voi prelua un alt pluton de militari angajaţi pe bază de contract, nou veniţi în unitatea noastră. Pregătirea acestora va include, pe lângă consolidarea cunoştinţelor şi perfecţionarea deprinderilor însuşite pe timpul efectuării stagiului militar, adaptarea la condiţiile specifice unităţilor de transmisiuni, misiunea mea fiind aceea de a-i ajuta să se integreze în noul colectiv şi să răspundă cerinţelor impuse de funcţiile pe care urmează să le încadreze. În acelaşi timp, eforturile mele se îndreaptă spre propria-mi pregătire profesională. Primul pas pe care l-am făcut în acest sens a fost acela de a-mi însuşi prevederile Ghidului carierei militare, care crează cadrul de pregătire, perfecţionare şi evoluţie a cadrelor militare în activitate. În ceea ce mă priveşte, prevederile acestui act normativ îmi oferă posibilitatea

urmării celui de-al doilea curs de carieră – cel de comandanţi de companie –, după efectuarea a doi ani de serviciu într-o unitate operativă şi numai în măsura în care voi îndeplini celelalte condiţii necesare. Nu ştiu cum au stat lucrurile până în prezent în ceea ce priveşte reglementarea carierei militare, însă acum, prin prisma prevederilor Ghidului carierei militare, mi se pare că acest domeniu trebuie abordat cu toată seriozitatea. Într-un fel, aş putea spune că, pentru mine, planificarea carierei este o provocare pe care o accept cu cea mai mare plăcere, având convingerea că fiecare realizare în acest domeniu reprezintă şansa unui pas înainte".

În cele din urmă, am căutat să aflăm care sunt principalele dificultăţi cu care se confruntă în prezent tinerele cadre militare. În legătură cu acest subiect, **sublocotenentul LEONARD PESCARU**, licenţiat al Academiei Trupelor de Uscat, promoţia 2000, ne-a mărturisit:

"În primul rând, am fost surprinşi de faptul că am găsit în unităţile la care am fost repartizaţi staţii de transmisiuni care nu ne-au fost prezentate în şcoală, considerându-se că acestea vor fi scoase din înzestrare în cel mai

scurt timp. Peste acest şoc iniţial am trecut, însă, destul de repede, înţelegând foarte bine faptul că reforma forţelor armate nu se poate face bătând din palme. În momentul de faţă, tehnica pe care lucrăm nu mai are secrete pentru noi. Acest lucru a fost posibil, în cea mai mare măsură, datorită ajutorului acordat de colegi noştri mai vechi, care sunt adevăraţi profesionişti. La urma urmei, această colaborare asiduă impusă de situaţia creată a fost benefică nu numai în planul pregătirii profesionale, ci şi în cel al integrării noastre în colectivul unităţii. La ora actuală, cea mai stringentă problemă pe care o au cadrele militare tinere este legată de lipsa locuinţelor de serviciu. Am urmărit cu interes în ultima vreme, în presa militară, informaţiile referitoare la programul de construcţie a locuinţelor proprietate personală pentru cadrele militare, care urmează să se deruleze în baza unui contract încheiat între Ministerul Apărării Naţionale şi o firmă de profil din Marea Britanie. Pe baza acestor informaţii am făcut un calcul şi am ajuns la concluzia că, dacă ar fi să optez pentru cel mai ieftin apartament construit prin acest program, ar trebui să pun deoparte solda pe următorii cinci ani şi jumătate, numai pentru a putea achita avansul de 30% necesar încheierii contractului! În aceste condiţii, nu-mi rămâne decât să aloc în continuare cea mai mare parte din soldă pentru plata chiriei. O fac cu convingerea că momentul iniţierii unui program asemănător şi pentru tineri nu poate fi departe".

După cum se vede, în unitatea comandată de **colonelul DUMITRU LECA,** responsabilitatea, hotărârea şi, nu în ultimul rând, optimismul fac casă bună cu tinereţea. În privirile acestor tineri am descoperit esenţa acelui viitor pe care îl pregătim, pe care îl vrem cât mai senin.

Locotenent
CIPRIAN PĂTRAŞCU

Cer deschis

ZBOR JUBILIAR

A fost executată cea de-a 50-a misiune "Cer deschis" pe relația România – Ungaria. În țara noastră au avut loc 27, în Ungaria 22. O misiune a fost comună, româno-ungară, în Bosnia-Herțegovina.

Pilot prim al avionului AN-30 echipat pentru asemenea zboruri a fost **locotenent-comandorul Paul Ochiroși,** care a luat parte la marea majoritate a misiunilor efectuate în Ungaria, ca și în alte țări. Vorba lui, "mi-au scăpat numai vreo cinci".

Împreună cu echipajul s-au aflat, din cadrul Statului Major General, **comandorul Neculai Mitu,** un alt veteran al misiunilor "Cer deschis", **locotenent-comandorii Alin Colbea** și **Nicolae Ududec.**

Prima misiune "Cer deschis" în Ungaria a fost efectuată, cu nouă ani în urmă, de comandantul de escadrilă de atunci împreună cu locțiitorul său pentru zbor: **locotenent-coloneii Gheorghe Cârstean,** respectiv, **Mihail Zamfirescu.** Cea de a 50-a, tot de comandant și locțiitor, de data aceasta fiind vorba de cu totul alte persoane, pe atunci debutanți în asemenea zboruri.

Un alt fapt demn de semnalat la misiunea jubiliară îi privește pe cei din grupul experților. Doi dintre cei trei poartă același nume: **Rotariu.** Este vorba de **locotenent-colonelul Gheorghe Rotariu,** șeful laboratorului foto, și fiul său, **Gabriel,** aflat la prima misiune. Și el va participa la developarea filmelor. Se vor face circa 200 de fotografii, pe durata a patru ore de zbor, de la înălțimi cuprinse între 3.000 și 5.000 metri, fiecare dintre cele două țări primind un număr egal de filme.

Misiuni "Cer deschis" se mai execută și cu Germania, Bulgaria, Ucraina, Franța, Italia, Marea Britanie, Turcia, Grecia, iar în S.U.A. numai cu echipa (fără avion). **(P. Bână)**

COLABORARE ROMÂNO-ELENĂ

O delegație a Forțelor Aeriene Elene, condusă de **maiorul Vasilis Agorogianis,** a participat, la sfârșitul lunii martie, în România, la o întâlnire de lucru și schimb de opinii cu omologi români, referitoare la antrenamentul în comun cu avioane de luptă.

Principalele probleme abordate au fost legate de stabilirea misiunilor ce urmează a se executa, împreună cu personalul navigant român, desemnat să desfășoare antrenamentul în comun, identificarea unor spații pentru depozitarea materialelor, determinarea caracteristicilor tehnico-tactice și calității pistelor de decolare-aterizare, precum și dotarea acestora cu sisteme de siguranță aeriană.

Șeful delegației române, **comandorul Chirilă Paneș,** ne-a precizat că "în urma discuțiilor cu partea elenă, am propus ca datele de desfășurare a misiunilor de instruire în comun să fie planificate înainte de participarea piloților români la exercițiul <<COOPERATIVE KEY 2002>>, din Franța, constituindu-se, astfel, într-un antrenament extrem de util".

În perioada următoare, membrii delegației elene vor prezenta propriilor factori de decizie elementele pe care le-au recunoscut în teren și vor transmite părții române o perioadă în care delegația similară română să facă recunoașterea Bazei Aeriene Larissa, propusă, la reciprocitate, pentru desfășurarea unui antrenament în comun cu aeronave de luptă. **(C.P.)**

Privind înapoi cu mândrie

Membrii filialei București a Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii (A.R.P.I.A.) au evocat momente din activitatea desfășurată de personalul ce a încadrat, cu 50 de ani în urmă, Divizia 66 Aviație Vânătoare cu Reacție. Materialul prezentat de unul din foștii comandanți de regimente, comandorul (r) Daniel Mălăescu, primul "simplist" pe avionul reactiv MiG-15, a reușit să surprindă aspecte esențiale din istoria marii unități de la a cărei înființare s-a împlinit o jumătate de secol: instruirea în zbor, serviciul de luptă, exerciții și aplicații cu trageri în poligoane, participarea la paradele militare etc. Au fost de față domnii general-maior (r) Aurel Niculescu, care s-a aflat o perioadă în fruntea diviziei, comandorii (r) Adrian Nicolae, Ion Văleanu, Nicolae Borzea, alți foști comandanți de unități și subunități, ofițeri de stat major, ingineri, navigatori și tehnicieni din comandamentul marii unități, din regimentele subordonate. Au fost rostite cu pioșenie și respect numele unorași ai aviației militare cu reacție care, între timp, au trecut în eternitate: Ion Tâu, Dumitru Balaur, Gheorghe Gherghina, Ștefan Ispas, precum și ale altor generali și comandanți care au activat în Divizia 66 Aviație Vânătoare, ale piloților căzuți la datorie.

În aceeași ședință, comandorul (r) Jean Sabău a vorbit despre detașamentele companiei TAROM din perioada când domnia sa era în activitate, performanțele realizate de piloții de linie la bordul avioanelor AN-24, IL-18, IL-62, ROMBAC, Boeing.

În sală, două prezențe feminine remarcabile, în afara doamnei Sanda Agache Miheș. Este vorba de Elena Bulgaru, prima femeie pilot de elicopter din România, și prof. univ. Maria Mociorniță, sora locotenentului erou Gheorghe Mociorniță. **(PETRE BÂNĂ)**

Promoția 1952 – la jubileu

Comitetul de organizare, constituit pentru pregătirea aniversării a 50 de ani de la absolvirea Școlii Militare de Ofițeri de Artilerie Antiaeriană, din Brașov, promoția 1952, roagă colegii de promoție să ia legătura telefonică cu domnii: **colonel (r) Stancu Dumitru** (telefon **068/42.56.45** – Brașov) și **colonel (r) Moldovan Vasile** (telefon **068/13.44.63** – Brașov sau **067/34.41.63 – Covasna**), pentru a primi precizări în vederea participării la jubileu. Vă informăm că avem acceptul Academiei Forțelor Aeriene, ca întâlnirea colegială să se desfășoare în perioada 31.08 – 1.09.2002, la Brașov.

SISTEME DE SUPRAVEGHERE

În perioada 24–30 martie 2002, la București și Constanța, s-au desfășurat o serie de activități având ca tematică supravegherea spațiului aerian național cu radare pentru înălțimi mici.

Din partea Forțelor Aeriene ale S.U.A. au participat **colonelul Wiliam Krueger** și **maiorul Grant Minor**. Forțele Aeriene ale României au fost reprezentate de 20 de ofițeri din cadrul Centrului Operațional de Suveranitate Aeriană și personalul radarului FPS-117 de la Constanța.

Pe parcursul celor cinci zile de dezbateri s-au abordat probleme referitoare la arhitectura sistemului ASOC, integrarea senzorilor pentru obținerea imaginii radar recunoscute, tehnologii și programe software necesare. O atenție deosebită s-a acordat principiilor și procedurilor utilizate pentru organizarea și planificarea sistemelor radar de supraveghere a spațiului aerian, precum și celor legate de prevenirea atacurilor la înălțimi mici și alarmarea forțelor.

Activitatea, înscrisă în programul Mil-to-Mil, a oferit și o serie de elemente edificatoare legate de relațiile între structurile de supraveghere a spațiului aerian și bazele aeriene, la nivel operațional. **(C.P.)**

Studiu analitic

La sfârșitul lunii martie a.c., s-a desfășurat o întâlnire de lucru, la nivel de experți, pentru elaborarea Studiului Analitic referitor la Apărarea Aeriană a României.

Delegația NATO a fost formată din **Jim Lovell, șeful Secției Apărare Aeriană,** și **Guy Cherruell, membru în Comitetul NATO pentru Apărare Aeriană.**

În discuțiile purtate, la care a participat și **generalul-locotenent Constantin Gheorghe, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene,** s-au făcut referiri la rezultatele din raportul preliminar al etapei artilerie și rachete antiaeriene și asupra sistemului de comandă-control, unde s-au detaliat capitolele organizarea ierarhică, structura și fluxul de date.

Înscriindu-se în programul de activități NATO/PfP, finalizarea acestui studiu a însemnat și îndeplinirea unui obiectiv de parteneriat. **(C.P.)**

Contribuție mai mult decât necesară

Bibliotecile personale ale celor interesați de domeniu, ale instituțiilor și unităților militare de profil s-au îmbogățit cu o lucrare de înaltă ținută științifică și documentară, apărută la Editura Sylvi: **"Supravegherea aeriană – de la mitocație la radiolocație".** Un demers lăudabil și mai mult decât necesar al unor oameni care și-au dedicat cea mai mare parte din viață cunoașterii din interior a armei deosebit de importante din categoria Forțelor Aeriene ale României – radiolocația –, ochiul magic prin care permanent, zi de zi, ceas de ceas și secundă cu secundă este supravegheat spațiul aerian al țării.

Tipărirea unei asemenea lucrări era așteptată de mulți ani. Referirile la istoricul, menirea și dezvoltarea radiolocației au fost, în ani, mai puține, mai sărace în conținut și, pe nedrept, mai discret aduse la cunoștința cititorilor. Chiar dacă ele au îmbrăcat forma unor studii sau articole risipite în diverse publicații militare ori ale unor stricte comunicări prezentate la simpozioane sau sesiuni științifice, se impunea elaborarea unei cărți care să abordeze închegat, necenzurat, întreaga problematică ce o incumbă radiolocația.

Lucrarea începe, cum era și firesc, cu o prezentare a unor descrieri mitice, adevărate "jurnale de luptă" culese din literatură, asupra "războaielor cerești", cum le numește generalul-maior (r) Eugen Teodorescu, unul din autori.

La baza cărții au stat atât vastele cunoștințe ale autorilor, cât și nesecatele izvoare ce le reprezintă documentele aflate în arhive și care au fost investigate cu acribie de cei trei specialiști.

Contribuția serviciului de pândă și alarmă aeriană la misiunea de apărare a cerului patriei este surprinsă în toate momentele în care aceasta s-a afirmat cu prisosință, pe timpul celor două conflagrații mondiale, iar o dată cu înființarea armei radiolocație, fenomenul este antamat în pluridimensionalitatea aspectelor care îi conferă particularitatea.

Radiolocația specializată (modulară) în sprijinul categoriilor de forțe armate, învățământul de specialitate, modernizarea sistemului de supraveghere, cercetarea prin radiolocație a spațiului aerian la începutul mileniului trei reprezintă, de asemenea, capitole de mare interes, în ele pot fi regăsite acțiuni, fapte și personalități care și-au pus pecetea asupra devenirii acestei arme.

Dincolo de evocarea unor structuri și momente de referință din decursul existenței radiolocației, al evoluției sale pas cu pas, merită subliniată strădania **generalului-maior (r) Eugen Teodorescu, colonelului dr. Visarion Neagoe** (**general de brigadă** la apariția acestor rânduri) și **locotenent-colonelului dr. Ioan Munteanu** de a sintetiza din noianul de evenimente petrecute în timp pe cele mai semnificative, alături de eroii lor, care la vremea respectivă nu au beneficiat de mediatizarea meritată sau au fost lăsați într-un anonimat total.

Supravegherea aeriană este, în esență, o amplă și prestigioasă cronică a radiolocației române, un document de o rigoare științifică indubitabilă.

PETRE BÂNĂ

Cumpără de librărie

Pe agenda Parlamentului

NOUL COD RUTIER AL ROMÂNIEI

Zilele trecute, Guvernul a aprobat proiectul unei noi legi privind circulația pe drumurile publice (Codul Rutier al României), urmând ca acesta să fie discutat și aprobat în Parlament. Noul act normativ corespunde, din toate punctele de vedere, legislației europene în materie și va intra în vigoare până la sfârșitul lunii mai 2002.

Reproducem, pentru cititorii revistei noastre, cele mai importante din reglementările noii legi a circulației: ■ persoanele care suferă de alcoolism, toxicomanie ori sunt dependente de substanțe sau medicamente contraindicate nu au dreptul să participe la examenul pentru obținerea permisului de conducere ■ termenul de înmatriculare a unui autovehicul va fi de 60 de zile, în loc de 30 de zile ■ utilizarea centurii de siguranță de către conducătorii și pasagerii autovehiculului în timpul deplasărilor pe drumurile publice devine obligatorie ■ accidentul rutier fără victime poate fi anunțat în cel mult trei zile de la data producerii acestuia ■ conducătorii de autovehicule **răspund penal** atunci când concentrația alcoolică este de peste **0,8 grame la mie** în sânge și **0,4 mlg la mie** în aerul respirat (în funcție de metoda de măsurare)■ conducerea vehiculului sub influența băuturilor alcoolice, încălcarea normelor legale privind depășirea altor autoturisme, conducerea mașinilor cu defecțiuni tehnice grave la sistemele de frânare sau direcție constituie **contravenție** și se sancționează cu amendă de la **5 la 10 milioane de lei** și suspendarea exercitării drepturilor de conducere pe o perioadă de **90 de zile** ■ aceeași sancțiune se aplică și în cazul depășirii cu mai mult de **50 de kilometri** la oră a vitezei maxime admise de lege, nerespectării drepturilor de trecere la nivel cu calea ferată, nerespectării semnalelor polițiștilor la trecerea coloanelor oficiale sau în cazul neopririi mașinilor la semnul regulamentar al polițistului ■ depășirea coloanelor de vehicule oprite la culoarea roșie a semaforului sau la nivelul trecerii de cale ferată, schimbarea direcției de mers prin încălcarea liniei continue, neacordarea priorității – constituie, de asemenea, **contravenții** și se sancționează cu amendă de la **3 la 5 milioane de lei** și suspendarea dreptului de a conduce pe o perioadă de **60 de zile** ■ pătrunderea în intersecție la culoarea roșie a semaforului, folosirea incorectă a luminilor pe timp de noapte, depășirea cu mai mult de 30 kilometri a vitezei maxime admise **în localități,** neacordarea priorității la trecerea pietonilor și neprezentarea în termenul legal la unitatea pe raza căreia s-a produs un accident fără victime se pedepsesc cu amendă de la **1 la 3 milioane de lei** și suspendarea dreptului de a conduce pe o perioadă de **30 de zile** ■ fiecare conducător auto va avea o **fișă** în calculatorul Serviciului Poliției Rutiere și la cumularea a cel puțin **15 puncte de penalizare,** stabilite prin regulamentul de aplicare a noii legi privind circulația pe drumurile publice, i se va suspenda permisul de conducere pe o durată de minimum **30 de zile.** Titularul permisului suspendat astfel va fi obligat să urmeze un curs de siguranță rutieră.

NICOLAE RADU

Atenție, șoc!

Luați aminte!

1. Dragostea eternă durează 3 luni.
2. A avea conștiința curată înseamnă a avea memorie proastă.
3. Cel care se naște sărac și urât are mari șanse ca atunci când o să crească... să își dezvolte ambele calități.
4. Cei cinstiți sunt inadaptații societății.
5. Peștele care luptă împotriva curentului... moare electrocutat.
6. Nu este important să câștigi... este important să-l faci pe celălalt să piardă.
7. Nu sunt complet inutili... cel puțin servesc de exemplu negativ pentru alții.
8. A greși este omenește... totuși, a da vina pe altul este și mai omenește.
9. Cel mai important nu este să știi... mai important este să ai telefonul celui care știe.
10. Eu nu sufăr de nebunie... mă bucur de ea în fiecare minut.
11. Este bine să lași băutura... însă este rău să uiți unde ai lăsat-o.
12. Banii nu aduc fericirea... o cumpără gata făcută.
13. Inteligența mă urmărește..., dar eu sunt mai rapid.
14. Fugi de tentații..., dar încet, să te poată ajunge.
15. Există o lume mai bună..., dar este foarte scumpă.
16. A studia înseamnă să te îndoiești de inteligența colegului de birou.
17. Dacă o păsărică ți-a șoptit ceva..., atunci înseamnă că ai înnebunit, pentru că păsărelele nu vorbesc.
18. Munca nu a omorât niciodată pe nimeni..., dar de ce să riști?
19. Alcoolul omoară încet-încet. Nu contează, nu mă grăbesc!

Sport extrem cu Lotus M 250

Firma Lotus este una dintre cele mai celebre printre constructorii de automobile sportive.

Modelele LOTUS oferă, în special, ceea ce se așteaptă de la o mașină cu vocație sportivă: **rapiditate** și **manevrabilitate.**

Concepția generală a lui M 250 abordează cea mai sportivă soluție, similară, printre altele, cu a mașinilor de Formula 1. Motorul este amplasat central, consolele sunt scurte, iar locurile sunt mult avansate. Aspectul interiorului poartă o amprentă spartană, datorită aluminiului aparent și simplității tabloului de bord. Totuși, pasagerii înalți de până la 1,90 m pot sta liniștiți în privința comodității. Din cadrul echipamentelor de bord nu lipsesc: aerul condiționat, CD-Player-ul și sistemul de navigație. Echiparea bogată este și rezultatul faptului că Lotus M 250 va fi destinat utilizării pe stradă, nu pe circuitele de viteză. Masa totală a mașinii nu depășește 1.000 de kg, la o putere a motorului de 250 CP. Poate să accelereze până la 100 km/h în mai puțin de 5 secunde, viteza de 160 km/h fiind atinsă în 11 secunde.

Cu aceste caracteristici, M 250 poate concura fără complexe cu adevărate legende ale lumii automobilelor sport: Porsche, Ferrari, Lamborghini sau Jaguar.

Compania Lotus mizează pe noul model pentru a-și îmbunătăți serios vânzările. Se urmărește atingerea unei producții de 3.000 de automobile anual, din care 1.500 vor fi exportate în SUA. În discuție ar mai intra doar prețul. După cum susține producătorul, nu va depăși... 130.000 DM! **(C.P.)**

Fotbal

Se îngroașă gluma (proastă)!

Incredibil, dar adevărat: de mai bine de șase luni, STEAUA nu a câștigat nici un punct în deplasare, pierzând șapte meciuri consecutiv pe terenurile adversarilor! Este o contraperformanță unică în istoria echipei din Ghencea, este un precedent dureros și usturător, percepute și blamate ca atare de miile și miile de suporteri și simpatizanți ai roș-albaștrilor, care în ultimele partide de campionat – la Craiova, la București, la Galați –, au scandat cu vehemență: "DE-MI-SI-A!", "PI-ȚI, LA-SĂ-NE!", "ASTA NU E STEAUA NOASTRĂ, ASTA E O GLUMĂ PROASTĂ!" Iar "gluma proastă" pare că se îngroașă, mai ales după neputința STELEI de a trece de... Extensiv Craiova, în meciul de "Cupă", de la Pitești, unde a obținut o calificare chinuită doar după prelungiri și executarea loviturilor de departajare!

Ce se întâmplă, totuși, la Steaua, campioană națională **en titre** și recent câștigătoarea SUPERCUPEI ROMÂNIEI? În fond, lotul actual al lui Pițurcă este cam același din ediția trecută, la club nu sunt probleme financiare presante, primele de joc (de victorie!) sunt mai substanțiale ca niciodată, atmosfera de lucru (antrenament) este calmă, chiar dacă pe alocuri punctată de tensiuni interioare născute mai mult din trufia managerului general decât din cauze obiective intrinseci. Or, în finalul turului și începutul returului, STEAUA nu a jucat MAI NIMIC, a acumulat doar PATRU PUNCTE ÎN CLASAMENT (în retur) și a irosit cu nonșalanță nu mai puțin de 11 PUNCTE, ajungând pe locul al cincilea (!) în clasament, la 11 puncte distanță de liderul Dinamo!

Din afară, tabloul oferit astăzi de fotbaliștii de la STEAUA este unul dezolant, contradictoriu, pesimist până la decepție. Din jocul și comportamentul echipei au dispărut ori s-au diluat până aproape de zero principalele "arme" și atu-uri tradiționale ale angrenajului roș-albaștrilor: spiritul combativ, de învingători; atitudinea față de profesia de fotbalist, față de onoarea de a reprezenta culorile unui club-fanion în sportul și fotbalul românești; viteza de execuție; capacitatea psihomorală în teren; disciplina tactică; tehnicitatea și eficacitatea combinațiilor; rafinamentul driblingurilor; știința golului. În locul "viteziștilor" și "magilor" de altădată au apărut niște mingicari scunzi și nervoși, niște atacanți molâi și mofturoși, fundași apatici și certăreți, mijlocași fără stil, fără imaginație, fără vână. Cum spuneam mai sus, echipa nu joacă nimic, n-are o concepție tactică modernă, nu are idei, nu are scheme nici în apărare, nici la construcție, nici la finalizare. Deși, de pildă, la Bistrița și Galați jucătorii au trudit mai mult, s-au zbătut în teren, și-au creat mai multe ocazii la poarta adversă, n-au reușit totuși să se concentreze suficient și să fructifice situațiile favorabile, ratând cu seninătate din poziții ideale, irosind oportunități ce le-ar fi adus goluri pe tabela de marcaj și puncte prețioase în clasament.

Echipa în ansamblu pare dezorientată, vlăguită, cârcotașă când e vorba de adversari, agresivă când e vorba de spectatori, fie ei și fani, mai mereu nemulțumită de arbitraje, labilă psihic, capricioasă, arogantă, deloc pragmatică. Și, ca și când n-ar fi fost de ajuns propriile-i slăbiciuni, a mai intervenit și "Scandalul Hagi", care a tulburat și mai mult apele în Ghencea, scindând jucătorii și suporterii în "pro-Hagi" și "pro-Becali – Păunescu–Pițurcă", ceea ce a sporit degringolada, mutând accentul pe chestiuni auxiliare, extrafotbalistice, în dauna fondului, a formei sportive precare a echipei și a lipsei acute de performanță. O situație grea, stânjenitoare pentru toată lumea, cu implicații incalculabile asupra viitorului imediat și mai îndepărtat al echipei.

Să sperăm, totuși, că "gluma proastă" va lua sfârșit cât mai repede, STEAUA își va reveni la forma ei din zilele bune, iar proxima ocazie este etapa următoare, când roș-albaștrii vor întâlni pe propriul teren alb-violeții lui Halagian, echipă pe care băieții din Ghencea au surclasat-o la Pitești cu 4–0.

NICOLAE RĂDULESCU

Redacția "CER SENIN"
Șoseaua București-Ploiești, km 10,5, sector 1, București
Telefon/Fax: 01/231. 53. 82
E-m@il: cersenin@roaf.ro
B 222.02; C 1011.00

REDACTOR -ȘEF: comandor DUMITRU AMARIEI;
SECRETAR GENERAL DE REDACȚIE: căpitan CRISTIAN PREDA;
REDACTOR DE RUBRICĂ: locotenent CIPRIAN PĂTRAȘCU;
REDACTORI PRINCIPALI: PETRE BĂNĂ, NICOLAE RADU;
PROCESARE TEXTE: LEANA TUDORAN;
CORECTURĂ: ANDREIA LUNGU;
TEHNOREDACTARE: LUCIAN TEODORESCU, IONEL IONIȚĂ;
FOTOREPORTER: ADRIAN SULTĂNOIU;
ADMINISTRATOR: sergent-major ANGELICA CIOBÎCĂ
TIP~RIT LA C.C.A. INTACT S.A.